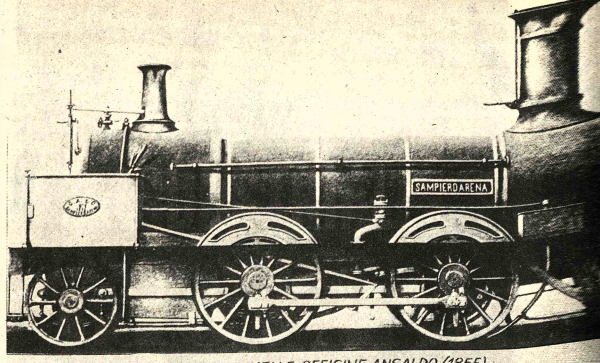
FLORENCIA. Iglesia de Santa María de la Flor (Vista lateral)

La Empresa Nacional de los Ferrocarriles



LA PRIMA LOCOM. COSTRUITA NELLE OFFICINE ANSALDO (1855)

La décima feria de antigüedades, que se realiza en Roma anualmente, presentó una variedad de piezas

Origen histórico.- El nacimiento de los ferrocarriles en Italia lleva la fecha del día 3 de octubre de 1839; en dicha jornada fue inaugurado el primer tronco ferroviario de la península, la línea Nápoles-Portici. Poco después fueron inauguradas las líneas Milán-Monza, en 1840, Pisa-Liorna en 1844 y Turin-Moncalieri en 1848. Es del año 1846 la primera obra ferroviaria importante realizada en Italia, el largo puente que enlaza Venecia a la tierra firme.

Dos lustros después corría ya por la naciente red ferroviaria de la península la primera locomotora construida por la industria italiana, la "Sampierdarena", producida por los Talleres Ansaldo, en 1856.

Los ferrocarriles italianos surgieron y se multiplicaron en sus primeros lustros de vida por la acción de varias sociedades menores que se formaban para la explotación individual de las líneas. Evidentes razones económicas condujeron en 1865 a una primera agrupación dividida en cuatro redes: Alta Italia, Romaña Meridional y Cálabro-Sicula.

Desde los primeros lustros de su desarrollo los ferrocarriles italianos dieron una determinante contribución a la evolución cívica, económica y social de la joven nación italiana, liberándola de las trabas del provincialismo. Concurrieron validamente también los ferrocarriles italianos a dilatar el horizonte nacional, atravesando con sus líneas la barrera alpina natural consecuencia de encontrarse así en posesión de un parque de material móvil y una red de material fijo anticuados.

Para resolver esta situación fue puesto en marcha un grandioso plan decenal de modernización de la Empresa que, llevado adelante experta y tenazmente, está colocando nuevamente a los ferrocarriles italianos en el nivel de avanzado desarrollo que durante muchos decenios ocupaban entre las empresas más eficientes del mundo.

El proceso iniciado en 1962 continúa conquistando, día por día, nuevas metas en los campos de las infraestructuras electrónicas, de la automatización y de los equipos, con el fin de dar a nuestros transportes ferroviarios mayor velocidad y confort.

Actualmente se encuentra en fase de realización el segundo plan de modernización, iniciado en 1970, que se concluirá el año que viene. El primer balance de la reestructuración , en sus aspectos esenciales, presenta: la duplicación de las líneas tirrénica y adriática; la reestructuración del material móvil en las líneas principales y la unificación del sistema de tracción eléctrica. Al mismo tiempo han sido realizadas todas las líneas principales y la unificación del sistema de tracción eléctrica. Al mismo tiempo han sido realizadas todas las modificaciones necesarias para dar mayor regularidad y seguridad al servicio ferroviario.

Ordenamiento y carácter de la Empresa.- Los Ferrocarriles del Estado son una empresa autónoma dependiente del Ministerio de Transportes y Aviación Civil. En la cumbre de la Empresa está el Consejo de Administración de los Ferrocarriles del Estado presidido por el Ministro, que desempeña funciones técnico-políticas, comprendiendo entre sus miembros a tres representantes del personal elegidos con el sufragio directo de todos los ferroviarios. En el campo técnico-administrativo la función directiva está confiada a un director general, que preside el Comité Técnico Administrativo , formado por los directores de todos los Servicios.

El ordenamiento de la Empresa se articula en una organización central y otra periférica. La primera se concentra en la Dirección General y la otra se apoya en la Dirección Departamental. La dirección General se articula en diez Servicios Centrales y varias Oficinas Centrales Especiales, como el Instituto Experimental, el Centro Recreativo Ferroviario y la Oficina Movilización. Todas las Direcciones de Servicio tienen su sede en Roma, con excepción del Servicio de Material y Tracción, que está situado en Florencia.

En lo que se refiere a la organización periférica debe notarse que algunas direcciones departamentales abrazan territorialmente una o más regiones; en este caso están presididas por un Comité de Ejercicio, órgano de coordinación , formado por los directores de división, presidido por el Director departamental.

El personal de la empresa ferroviaria se distingue en tres categorías: personal directivo, de oficinas y de ejercicio. Al personal directivo están confiadas la programación , la reglamentación, la promoción, la coordinación y el control. A su vez el personal de oficinas está dividido en tres grupos, personal especializado, ejecutivo y auxiliar.

El personal de ejercicio, además de dividirse en dirigente y ejecutivo, se subdivide además en diez y seis grupos, en base a la función desempeñada; por ejemplo existe el personal de estación, el personal viajante de trenes y máquinas, el personal de los transbordadores, etc.

Su carácter de empresa pública impone a los Ferrocarriles la exigencia de realizar su servicio en función de los fines estatales, o sea dándole un carácter netamente social. Por ello todo el personal colabora para asegurar la rentabilidad de la gestión empresarial, pero sin hacer prevalecer esta finalidad sobre el objetivo, primordialmente social, perseguido por la empresa. Por ello funcionan también líneas no rentables y se han renunciado a aplicar tarifas proporcionadas a los costes, en las líneas de gestión más dispendiosa en favor de los habitantes de aquellas zonas que se encuentran apartadas de la corrientes de mayor tráfico a causa de su desfavorable posición geográfico-económica.

La red ferroviaria italiana.- El sistema de los caminos de hierro italianos está formado por una red de 16 mil kilómetros administrada por los Ferrocarriles del Estado; otros 4 mil kilómetros, aproximadamente, forman una red de pequeñas proporciones dividida entre muchas sociedades privadas que la explotan en régimen por medio de grandiosos túneles, el primero de los cuales fue abierto en 1871 en el monte Moncenisio.

En 1905 fue creada la primera organización unificada de los ferrocarriles italianos bajo la tutela del Estado; en efecto, en dicho año, la gestión de los 15 mil kilómetros de camiones de hierro fue asumida directamente por el Estado, constituyéndose, con dichos efectos, la **Empresa Autónoma de los Ferrocarriles del Estado.** Por ello, han pasado más de setenta años desde que la empresa ferroviaria italiana desempeña su preciosa función de apoyo en favor de la actividad nacional. Han sido setenta años de tenaz, dinámica y benemérita actividad , de la que forman también parte los sacrificios, los actos heroicos y las destrucciones provocadas por dos grandes guerras, seguidas por la generosa y férvida labor de reconstrucción.

Alcanzaron proporciones excepcionales las destrucciones sufridas por el patrimonio ferroviario italiano durante la segunda guerra mundial. Al terminar el conflicto los Ferrocarriles del Estado eran sólo desolación y ruinas.

Bajo el empuje de las exigencias del país, ansioso de renacer, de recuperar una nueva y activa vida, la Empresa Nacional de Ferrocarriles emprendió en la primera postguerra una rápida obra de reconstrucción dirigida a poner a disposición , por la vía más breve posible, un precioso instrumento de renacimiento. Ello condujo a la reparación del material damnificado, utilizando las infraestructuras existentes, con la de concesión bajo el control del Estado.

De media circulan diariamente por la red ferroviaria estatal unos 6.000 trenes, que transportan poco menos de un millón de viajeros, y 150.000 toneladas de mercancías aproximadamente. La empresa ferroviaria administra también 237 kilómetros de líneas marítimas que enlazan a la Península con las dos islas mayores. Sicilia y Cerdeña, por medio de modernos buques transbordadores. Además , el Instituto Nacional Transportes administra 1.574 kilómetros de servicios por carretera; el INT es una sociedad por acciones cuyo capital es propiedad de los Ferrocarriles del Estado.

El tráfico que se desenvuelve en nuestra red ferroviaria es de tales proporciones que hace de la Empresa la compañía comercial más importante del país, incluso bajo el aspecto económico. Su movimiento financiero alcanza la suma de seis mil millones de liras diarias; el valor global del patrimonio de la empresa es de 4 billones de liras.

Para completar el cuadro parece oportuno notar que el personal de la Empresa es de casi 200 mil unidades, a las que se deben añadir los 12 mil trabajadores que actúan por cuenta de los ferrocarriles del Estado en el marco de los servicios confiados por contrata a firmas privadas. Las dimensiones de la Empresa quedan también evidenciadas por su consumo diario de energía eléctrica, equivalente a más de ocho millones de kilovatios/hora, a los que se añaden 315 mil toneladas de gasoil y 575 de carbón fósil.

Los buques transbordadores.- Merece mención aparte la nueva flota de los Ferrocarriles del Estado, formada por 17 buques transbordadores, trece destinados al servicio del estrecho de Mesina y cuatro que enlazan a Cerdeña con la Península. El primer transbordador, "bidirreccional" fue botado en Riva Trigoso en octubre de 1973, iniciando su servicio en el mes de diciembre siguiente en el estrecho de Mesina. Este transbordador navega por medio de especiales propulsores que permiten la exclusión de las hélices, dando así al buque la posibilidad de efectuar una navegación bifrontal, con gran ganancia de tiempo en la fase de maniobra,. Es de notar que no se trata de un comun ferry-boat — tradicional transbordador dedicado al transporte de convoyes ferroviarios — sino de un buque destinado al transporte de vehículos a motor. En particular este transbordador posee la capacidad de contener 34 camiones pesados o 12 camiones pesados con remolque, puede transportar además unos 80 automóviles. Hay que añadir que su capacidad de transporte de pasajeros es de 150 unidades y que su velocidad máxima , completamente cargado , es de 14,5 nudos. En 1974 fue botado otro buque de este tipo, reforzándose de esta manera los servicios de enlace entre Sicilia y Calabria. Con este fin, en Mesina, y en Villa San Giovanni fueron construidos muelles especiales para atracar a este tipo de buques.

Realizaciones en fase de ultimación.- El actual enlace ferroviario entre Roma y Florencia adolece del procedimiento fragmentario que caracterizó su primera realización y los sucesivos enlaces efectuados entre los varios troncos de la línea preestablecida, sin que fuese aportada ninguna rectificación. El trazado de esta línea adolece también de los criterios originarios con los que proyectada, ya que éstos tendían a dar a cada tronco la posibilidad de servir el mayor número posible de ciudades habitados. Por este motivo, en la actualidad, la configuración de la línea ya no se adapta al servicio de una vía de gran comunicación por presentar una dilatación del recorrido del 35%, aproximadamente de la distancia en línea recta que separa ámbas capitales y, además, a causa de la fortuosidad muy elevada, que se refleja negativamente en la velocidad máxima posible y en el confort de marcha de los convoyes. Inicialmente fue considerada suficiente la rectificación de las curvas mayores, pero después, en el marco de la reestructuración y mejoría de la red italiana, comenzada en 1962, este problema fue colocado en el contexto de la cuadriplicación de toda la línea. Por ello fue considerado más oportuno construir una línea completamente nueva para permitir a los convoyes marchar a la velocidad más elevada que se puede alcanzar en una zona como la que nos está ocupando, de orografía decididamente desfavorable. Así se está realizando un sistema a cuatro vías, perfectamente integradas y enlazadas entre sí por medio de "interconexiones", con el fin de obtener la máxima potencia y elasticidad en las condiciones de explotación. La cuadruplicación de la Roma-Florencia, basada en una concepción nueva en Europa, permitirá realizar un servicio de características diversas (alta velocidad y trenes lentos), donde sea más oportuno y, al mismo tiempo, más fácil el traslado de los trenes de una vía a otra por medio de dichas "interconexiones". El aumento de la velocidad que permite la nueva línea, unido a la disminución de la longitud del trayecto, reducirán notablemente el recorrido tanto a los trenes de pasajeros como a los convoyes de mercancías, estos últimos ya no perderán tiempo cediendo la precedencia a los demás trenes. También la capacidad del tráfico aumentará notablemente; se pasará de los actuales 200 convoyes diarios a no menos de 600. Las obras, iniciadas en 1970, prevén la realización de 328 infraestructuras menores, entre viaductos y puentes, además de 28 túneles de doble vía. Han sido instaladas 28 obras. que emplean unos tres mil operarios. A causa de la devaluación constante de la moneda, que ha acelerado enormemente el aumento de los costes, será bastante superado el presupuesto inicial, que importaba unos trescientos mil millones de liras.

Además de la rectificación del recorrido Roma-Florencia, que constituye la obra de mayor mole y alcance, están previstas la cuadruplicación de las líneas Florencia-Prato, y el reforzamiento de la Nápoles-Cassine-Roma.

Junto a esta obra de potenciamiento de las líneas, se plantea la cuestión de extender la adopción de los sistemas más modernos técnicos y electrónicos — tanto para el funcionamiento y la seguridad de los transportes como para centralizar el control de la gestión de la demanda de viajeros y mercancías, y también al servicio de la administración del personal.

Situación nacional de los transportes.- Durante los últimos años se había verificado en Italia una distorsión de fondo en la línea evolutiva de los transportes sobre raíles, anormalidad representada por un porcentaje que alcanzaba apenas el 18,5% sobre el tráfico total nacional, mientras que en los mayores países europeos se registraba una media de más de 40%. Ello se ha debido a que el modelo de desarrollo ha sido condicionado por el coste relativamente bajo de los hidrocarburos, con una natural preferencia del mercado hacia el transporte por carretera. La reciente crisis de los suministros de petróleo ha puesto en evidencia el desequilibrio estructural de nuestro país en el sector de los transportes y ha provocado el "nuevo descubrimiento" de los ferrocarriles, con sus costes relativamente bajos acompañados por una mayor seguridad y regularidad y con cociente menor de contaminación. Ello ha provocado, en los últimos tiempos, un aumento del número de los viajeros transportados que, a fines del año 1973, tocó el 11,6 %. Las líneas y las instalaciones ya denuncian un marcado estado de saturación, dado que la marcha del tráfico ha continuado señalando un decidido incremento. Para hacer frente a este continuo aumento la Empresa ha emprendido una vasta acción de modernización y adaptación de sus servicios a la transformación de las condiciones generales del País. Actualmente, la demanda de transportes, durante todo el año, es constantemente superior a las posibilidades de la oferta: han desaparecido aquellas flexiones de carácter temporal que se registraban en tiempos pasados. También el transporte de mercancías denuncia un neto incremento, habiendo ya alcanzado durante el 1973 mil toneladas en las líneas nacionales, y trescientas toneladas en las internacionales. Contrariamente en 1972, los transportes interiores habían desminuido con respecto al año procedente, del 6 por ciento. Todos los sectores de la actividad productiva, de la Empresa han arrojado resultados positivos, por lo que se puede hablar de generalización del relance de los ferrocarriles italianos.

En lo que se refiere al futuro se puede notar que la marcha de este sector estará condicionada únicamente por las concretas posibilidades de transporte de la Empresa y por la capacidad de los usuarios de utilizar mejor el medio de transporte ferroviario. Pero, desafortunadamente , la construcción de nuevo material fijo procede aún con demasiada lentitud con respecto a las exigencias, principalmente en lo que respecta al sector mercancías. Contrariamente, el servicio interior ha sido mejorado por medio de la realización, de nuevos enlaces, como la prolongación hasta Venecia del recorrido de dos trenes que circulaban entre Turin y Milán y la creación de algunos nuevos servicios, directos especialmente entre el Norte y el Sur.

El servicio que la Empresa pone a disposición de los automovilistas continúa recogiendo el favor del público, si bien los datos de dicho tráfico han registrado un compás de espera provocado por la general disminución de la circulación de automóviles a causa del aumento de precio de la gasolina. Por otra parte, esta disminución se limita al sector internacional, en el interior del país ha sido registrado, en 1973, un incremento de 1.300 automóviles sobre el año de 1972.

Actividad internacional.- La actividad de la Empresa en campo internacional merece mayor atención, ya que en estos últimos tiempos se han registrado numerosas mejorías en los horarios y en el confort. Los trenes Palatino, Roma Express y Holland Express han registrado una aceleración de un cuarto de hora y los transportes entre Milán, Zurich y Stuttgart han sido reforzados con nuevos convoyes. También han sido puestos a disposición del público nuevos trenes TEE (Trans Europ Express), formados por material móvil de "grand confort" Los TEE forman una agrupación de 35 trenes internacionales que recorren diariamente 35 mil kilómetros, enlazando 120 ciudades de nueve países. Estos trenes disponen de equipos ferroviarios de los, mejores del mundo, como lo prueba la preferencia cada vez mayor que les otorga el público. euroepo. También en el sector del transporte internacional de mercancías han sido realizadas grandes mejorías de horario y organización a pesar de los límites de potencialidad. En lo que se refiere el transporte de productos alimenticios al extranjero ha sido organizado, en el empalme de Villa. S. Giovanni, un servicio de selección de los transportes c
Sicilia al extranjer
campaña de citric
formados numer
especiales con dest
Tarvisio. Ha si
aumentada la fr
algunos trenes es
destinados al extra
salidad de Villa Li
Chiasso y Brenne
permitido satisf
pletamente a las e
la producción ag
zona de Campania

También p
numerosos y comp
blemas resueltos en
tráfico, en continuo
a causa del constar
de nuestras importa
de los capítul
titativamente más
se refiere al transpo
do que ha registr
titución de nuevo
veloces entre Polor

También los
combinados car
ferrocarril han
tables progresos, es
en los enlaces Fr
que emplean la
"Kangourou" inter
centros de Nova
Rogoredo y Rom
Entre Alemania
transporte de aut
carretera se efectú
sistema "Huckepac
en Verona, desde
dirigidos a través de

Anualmente se presentan exposiciones en la famosa vía Margarita, con pinturas de famosos artistas, especialmente italianos.

La "Sampierdarena" es la primera locomotora completamente italiana proyectada y construida por el Ing. Ansaldo en los años de 1854-56.

EMPRESA CONSTRUCTORA E INDUSTRIAL GIOVANNI DE COL S.A

Hace votos por el bienestar y progreso de la República de ITALIA al conmemorar su 32 aniversario

La Paz, 2 de junio de 1978

Exaltación de las ciudades marineras

Hace más de veinte años surgió en Italia la iniciativa de disputar anualmente, con el auspicio del Gobierno, una gran regata entre las cuatro antiguas ciudades marineras: Venezia, Genova, Amalfi y Pisa.

La espectacular manifestación trata de rememorar lo que de común tuvieron en el pasado estas antiguas Repúblicas, empezando por su vocación marinera y su fidelidad al ejemplo de Roma, señora del Mediterráneo. Sirve también, para hacer revivir el recuerdo del intenso tráfico que unió a Italia con el Oriente y el espíritu cristiano que armó las galeras de Ostia y de Lepanto en defensa de la Iglesia y la religión. Confirma, asimismo, los principios de libertad y justicia que prepararon el advenimiento de la actividad comunal en la península.

Otros hechos que estuvieron ligados a la vida marinera de las cuatro ciudades y que tendrían decisiva importancia histórica, fueron la práctica en la alta Edad Media del intercambio comercial y monetario a nivel internacional y la comunicación en el cultivo de las bellas artes, verdadero anticipo del Renacimiento humanístico.

La gran Regata quiere poner de relieve al mismo tiempo, los nobles objetivos sociales y civilizadores que alentaron la acción de las antiguas ciudades y resaltar la hermandad que hoy las vincula, señalando un modelo de solidaridad apto para defender los valores simbolizados en las ocho puntas de la Cruz de Malta y de Amalfi.

Por eso, la Regata presenta dos aspectos: un fastuoso desfile con ropas a la antigua usanza y una competición de remo entre embarcaciones impulsadas, cada una de ellas, por ocho remeros y un timonel. En el desfile terrestre se recuerdan episodios y momentos históricos de las cuatro Repúblicas y con la competición deportiva se rinde homenaje a la tradicional marinería italiana.

El desfile

El desfile comienza desde Atrani, se dirige hacia Amalfi y después de pasar ante el Municipio, marcha por Via Venezia hasta la Piazza del Duomo; sube la imponente escalinata de la catedral, donde se hace un alto, y después vuelve por Via Venezia, cruza Piazza y Flavio Gioia, pasa frente al estrado de honor y concluye en el muelle oriental. El cortejo se articula en cuatro grupos y el reglamento estipula que desfile en último término el grupo de la ciudad anfitriona, mientras el orden de los otros grupos está dado por el del arribo en la Regata del año anterior.

Interesante resulta conocer qué se representa en cada uno de los grupos. La formación de Amalfi es una viva exposición de los personajes -gobernantes y dignatarios— característicos de la República. De particular elegancia es la escena de un pasaje nupcial con el cual se evoca el momento en que el hijo del **Duca** o **Doge**, a punto de desposarse, aparecía junto al padre portando los elementos del cargo en el que estaba destinado a sucederlo. El grupo de Genova recuerda el regreso de Guglielmo Embriaco, llamado **Testa di Maglio** (Cabeza de Martillo), constructor de torres de asedio y máquinas balísticas, que llevó de regreso a la patria las cenizas de San Juan Bautista y el **Sacro Catino**, o sea el plato donde se cree que comió Jesús en la Ultima Cena. A continuación se ve al cronista genovés Caffaro di Caschifellone, que escribió en latín la historia de la Primera Cruzada y los anales de la ciudad. El grupo de Pisa exalta a Chinzica del Sismondi, la valerosa joven que en el año 1004 dio la larma y salvó a la ciudad agredida durante la noche por los sarracenos. Venezia, por su parte, celebra a Caterina Cornaro, reina de Chipre que en 1489 cedió la isla —clave del comercio con Oriente— a su ciudad natal, retirándose luego a Solo, rodeada por poetas y pintores, entre ellos Tiziano, que la retrató en un célebre cuadro. Caterina Cornante que inspiró a artistas de diversos géneros. uno de ellos fue el compositor Gaetano Donitetti.

La Regata

Después del Desfile se desarrolla la competición de remo, con naves equipadas por las ciudades participantes, todas ellas con colores y enseñas diferentes. Amalfi presenta embarcaciones azules con la proa en forma de caballo alado; Genova lleva el color blanco y un grito; Pisa tiene el color púrpura y el distintivo de un águila y Venezia el color verde y el león alado.

Agip

(URANIUM) Ltd.

Contratista de la

COBOEN

(COMISION BOLIVIANA DE ENERGIA NUCLEAR)

Exploración uranífera en BOLIVIA

* * * *

NUESTRO HOMENAJE

AL GRAN PUEBLO ITALIANO

AL CONMEMORAR SU ANIVERSARIO

CIVICO

* * * *

Av. Ballivián 912 (Calacoto) Casilla Postal 7532 Telex BX 5447

LA PAZ BOLIVIA

2 de junio de 1978

Historia de una escuela musical

La Academia "Chigiana"

La Academia Musical Chigiana, escuela de alto perfeccionamiento, surgió y se desarrolló en Siena por iniciativa de Guido Chigi Saraceni. Esta Institución, que desde 1961 tiene carácter de fundación cultural, posee una específica y personal fisionomía por su origen, características y finalidades.

LA CIUDAD

La Academia encuentra en Siena, un ambiente congenial a su actividad, rica de tradiciones históricas y artísticas de las que la "Chigiana" puede considerarse una prolongación ideal a través de los tiempos.

Vivió Siena su mayor desarrollo artístico, económico y comercial entre los siglos XII y XIII cuando, siendo Municipio, obtuvo muchos privilegios del emperador Federico Barbarroja aventajando a su vecina y rival Florencia.

Más tarde su prosperidad declinó paralelamente, si bien manteniendo sus glorias tradiciones artísticas y culturales, a causa de la expansión florentina, de la caída de los Gibelinos y de la apertura de nuevas vías de comunicación limitando la importancia de la antigua carretera, que pasando por Siena enlazaba a Roma con los países del septentrión.

En los últimos siglos el desarrollo de la ciudad ha sido muy perjudicado por su aislamiento en el centro de un territorio económicamente deprimido y carente de carreteras cómodas. Pero precisamente estas circunstancias desfavorables han permitido conservar a la ciudad su fascinación de centro medieval casi completamente preservado de especulaciones y deterioriamentos voluntarios.

El interés que presenta el centro histórico de Siena como "monumento urbanístico" es actualmente excepcional. La fisonomía de su trama urbana está caracterizada por el desarrollo del gótico del siglo XIII, pero no le faltan edificios de gran importancia de las épocas renacentista y barroca. Siena, con su extraordinaria plaza del Campo, verdadera prueba de genialidad urbanística, atestigua que en la época histórica de los municipios, con su sociedad urbana funcionalmente organizada, también la construcción de la ciudad tenía su lógica sapiente y espontánea sin necesidad de programaciones o planes regulares.

Por ello para Siena el nacimiento de la Academia Chigiana representa casi una continuación de las vivaces tradiciones del pasado.

EL FUNDADOR

Guido Chigi Saraceni, fundador de la Academia Musical Chigiana, nació en 1880; muy joven entró en posesión del patrimonio de su familia. Estudió armonía y composición en el Conservatorio Cherubini de Florencia. Había heredado la pasión por la música de numerosos antepasados suyos que se habían distinguido como ejecutores y compositores. Chigi Saraceni, estudioso de música, organizó en Siena manifestaciones musicales de varias clases entre las que figuran las célebres ejecuciones de la Misa de Requiem de Verdi que, presentadas en 1913, inscriben a esta ciudad entre los más importantes centros que conmemoraron el primer centenario del nacimiento del Maestro. Tan grande fué el éxito de esta manifestación que se ha repetido en muchas otras ciudades, si bien en aquella época el interés para la música sinfónica fuese mucho menor que el actual.

Después de la forzosa interrupción provocada por la primera guerra mundial, Guido Chigi reanudó la actividad de conciertos fundando en 1923 la "Micat in vertice", institución que tomó su nombre del lema heráldico de la familia Chigi. La "Micat in vertice", que se desarrolló bajo la dirección del Maestro Piero Baglioni, obtuvo gran éxito por el interés de las obras que interpretaba y la celebridad y capacidad de sus ejecutores. Así Siena empezó a polarizar en su alrededor la atención de los ambientes musicales internacionales más calificados.

LA SEDE

En los años siguientes se proyectó confiar este florecimiento de actividades musicales y de conciertos a una institución provista de organización permanente, y, sobre todo, de una sede estable y apropiada. Por dichas razones Guido Chigi hizo restaurar el palacio Chigi Saraceni transformándolo en sede oficial de dichas manifestaciones.

El edificio se encuentra en la calle principal de la trama urbana del siglo XIV, vía di Città, que atraviesa todo el centro con un trazado ligeramente curvado y en cuesta. El edificio, también del siglo XIV, adornado de un doble orden de triforas y coronado de almenas y pórticos monumentales en su parte posterior, es un conjunto de estructuras superpuestas. En esta construcción están incorporados algunos restos romanos, varias de sus partes son románicas y sobre la estructura principal que es gótica, han sido añadidas decoraciones de épocas posteriores.

La restauración fue ralizada por el arquitecto Arturo Viligiardi. Uno de los mayores problemas que fue necesario resolver en la fase de reestructuración fue el de obtener una sala destinada a las ejecuciones musicales que pudiese acoger un público numeroso. La solución fue encontrada utilizando una gran estancia desnuda y en malas condiciones pero que tenía la doble ventaja de encontrarse en posición central en lo que respecta al edificio, y de estar rodeada de locales que fueron equipados fácilmente. Este conjunto tiene su acceso actualmente a través de varios amplios pórticos de carácter tardo renacimiento. Alrededor del salón - en correspondencia a los dos pisos del palacio que ocupaba con toda su altura - una serie de salas alojaban a los artistas y al público que desde ellas puede escuchar cómodamente la música gracias a las perfectas cualidades acústicas del ambiente. De esta manera aumenta notablemente el número de plazas ofrecidas por el edificio para asistir a las ejecuciones. Algunas de estas salas conservan sus decoraciones originales del siglo XVII; las otras - operación cultural muy discutibóe - han sido restauradas imitando dicho estilo.

Existen también en el edificio una gran cantidad de obras de arte, especialmente cuadros entre los que figura una importante colección de Simone Martini, el "Sassetta", Nerocciò, Sano di Pietro, Benvenuto di Giovanni, el "Sodoma", el Pacchierotti", el "Beccafumi", sin contar las obras de un notable grupo de pintores del siglo XVII. El edificio posee también obras de grandes artistas con sieneses como Donatello, Botticelli y Pinturicchio. Para completar el cuadro de Academia posee también un museo en que están expuestos antiguos instrumentos musicales, una biblioteca que conserva numerosas obras, algunas de ellas rarísimas, y una colección de autógrafos de los músicos más importantes.

FUNDACION Y DESARROLLO DE LA ACADEMIA

La fecha oficial de fundación de la Academia es la del año de 1932. Desde el inicio la Academia reveló su importancia hasta el punto que Giovanni Gentile, - era entonces ministro de educación nacional - quiso asociarla al Instituto Interuniversitario Italiano, que él mismo presidía, organismo que enlazaba todas las instituciones de nivel superior.

La Academia tiene la misión institucional de organizar cursos veraniegos de alto perfeccionamiento musical para completar la formación artística de jóvenes músicos diplomados en otras escuelas. Por ello la Academia no puede ser parangonada a un Conservatorio por representar más bién un centro de convergencia de jóvenes energías artísticas susceptibles de ser valorizadas en un ambiente lo más abierto posible bajo la dirección de los más calificados maestros.

La parte didáctica comprende numerosas clases que han ido aumentando con el transcurso del tiempo. Actualmente son trece: curso especial de ópera, clavicordio, canto de concierto, violín, piano, flauta, musica de conjunto, dirección de orquesta, viola, clarinete, violoncelo, óboe y guitarra. A estas clases se añaden algunos seminarios sobre temas particulares, y varios cursos especiales.

Todas estas disciplinas han sido señaladas siempre por los maestros más calificados; la mayor parte de éstos ha mantenido su cargo durante muchos años y algunos desde la fundación de la Academia.

En la nueva generación de Maestros Chigianos figuran personalidades de gran prestigio como Ruggero Gerlin, Franco Donatoni, Giorgio Favaretto, Salvatore Accardo, Guido Agosti, Giuseppe Garbarino Franco Ferrara, Severino Gazzelloni, Bruno Giuranna, Andrés Navarra, Lothar Faber.

Demuestra la importancia de esta Institución el creciente número de sus inscritos, que actualmente son centenares, representando innumerables naciones de todos los continentes. En el curso de 1976 fueron muy numerosos los alumnos procedentes de Estados Unidos, Japón, Francia y países de América Latina. El gran número de solicitantes ha hecho necesario duplicar algunas disciplinas e instruir exámenes de admisión.

Si bién muchos de los matriculados han realizado ya su carrera artística, muchos otros deben iniciar aún su actividad y por ello no tendrían una inmediata oportunidad de debutar en público. A éstos últimos la Academia brinda la ocación de exhibirse ante los apasionados del arte musical en un ambiente de gran belleza, alentados por la solidaridad académica existente entre maestros y alumnos. En efecto, los mejores entre estos últimos participan a los conciertos públicos que se ejecutan durante el último período de los cursos en el salón del palacio. Aquellos que durante los cursos sobresalen particularmente obtienen como premio la oportunidad de ejecutar un concierto durante la temporada invernal.

En el ámbito de la Academia, en 1939, fue creado con algunos de los mejores alumnos el "Quintetto chigiano" que fue seguido por la institución de las "Semanas musicales de Siena", Estas dos iniciativas han sido el lógico y natural desarrollo de la concepción que inspiró la fundación de la Academia. En efecto ésta fue creada para ser un instrumento de formación de nuevas capacidades artísticas y el "Quinteto" y las "semanas musicales" tienen la misión de lanzar el conocimiento y difusión de las obras maestras de la música entre el mayor público posible, planteando al mundo artístico y crítico nuevos problemas y nuevos caminos. Especialmente las "Semanas" tienen el fin de dar a conocer un gran autor o una escuela regional italiana ejecutando, cuando sea posible, obras inéditas escogidas en los campos de la música sacra, de cámara y teatral. Estas iniciativas tienen el mérito de haber dado a conocer más profundamente a Antonio Vivaldi ya que algunas de sus composiciones habían sido ya frecuentemente ejecutadas pero eran poco conocidas, contrariamente, muchas de sus obras maestrasi han sido reveladas precisamente en Siena.

EL PERIODO POSTBELICO

Después de la forzosa interrupción de los cursos, provocada por los acontecimientos bélicos, en los años 1944-45, la Academia vuelve a abrir su sede en 1946 con renovado impetu y éxito. Los cursos se vuelven a llenar de estudiantes italianos y extranjeros y los numerosos conciertos que se interpretan en ella son muy favorablemente acogidos por la crítica y el público.

Con frecuencia las manifestaciones asumen importancia y relieve nacionales como, por ejemplo, el concierto "Homenaje a Bach", celebrado con motivo del bicentenario de la muerte de este gran maestro, en el que tomaron parte ejecutores de excepcional nivel.

Otra iniciativa de gran interés ha sido la formación de un grupo de "Madrigalisti" bajo la dirección del maestro Andrea Morosini, con la misión de difundir los ejemplos de música polifónica más célebres y característicos comprendidos en las colecciones de antigua música italiana y extranjera que forman parte del patrimonio de la Academia. El grupo de "Madrigalisti" de la Academia Chigiana debutó el 15 de septiembre de 1950 en el concierto de clausura de los cursos.

En 1951 se cumplió el primer ciclo de 20 años de vida de la Institución Chigiana. El acontecimiento fue celebrado por medio de una ejecución de extraordinaria importancia, la "Misa Chigiana" especialmente compuesta por el maestro Franco Lavagnino, que se interpretó en la iglesia de la "Santissima Annunziata". Este aniversario se clausuró idealmente con la octava semana musical de Siena, que celebró el genio de Giuseppe Verdi en el cincuentenario de su muerte.

Calificados docentes de conservatorios e institutos musicales y culturales, europeos y extraeuropeos, visitan Siena con sus alumnos, estableciendo de esta manera, constructivas e intensas relaciones de colaboración.

En el vigésimo aniversario de fundación de la Acadgmia (1956) su Presidente y fundador Guido Chigi publicó en el boletín de la Chigiana un escrito en que, con lenguaje de mecenas del Renacimiento , maniestaba su satisfacción por el desarrollo y el éxito de la Institución : "A mi alrededor se ha ido formando una gran familia, que ha sido llamada de los "Chigianistas", esparcida por todos los vientos en las tierras del mundo, de la que me siento padre, que se estrecha afectuosamente entorno a mi corazón y me da siempre nueva fuerza y entusiasmo".

En 1960 el Monte dei Paschi di Siena, principal instituto de crédito de la ciudad, firmó una especial convención que colocó la base para erigir a la Academia en entidad moral.

Con la intervención y apoyo financiero del Monte del Paschi se crearon las premisas para que la Academia, con su actividad didáctica, su edificio de Via di Città, sus colecciones y sus cuadros, tranformándose en Fundación jurídicamente reconocida, adquiriese un carácter permanente.

La Academia Chigiana fue registrada con carácter de Fundación por medio del decreto presidencial de 17 de octubre de 1961.

En 1965, cuando falleció Guido Chigi, entraron en función los órganos administrativos previstos por el decreto de institución, en primer lugar el consejo de administración del que forman parte los docentes de la "Chigiana" y los dirigentes del instituto bancario.

En este largo período de tiempo Siena ha acogido a los más célebres nombres de la música europea; Serato, Segovia, Cortot, Casals, Caselia, Guarnieri, Scherchen, citando solamente algunos de los muchos maestros. En todo el mundo son numerosísimos los ex alumnos de la "Chigiana" que han conquistado altas posiciones como directores de orquesta, concertistas, docentes, compositores y musicólogos.

APENDICE: NORMAS GENERALES

Los alumnos de la Academia Musical Chigiana se distinguen en efectivos y oyentes. Alumnos efectivos son aquellos que poseen un nomnal diploma si son italianos, o certificados equivalentes si son extranjeros - con posibles excepciones en lo que concierne a las clases de dirección de orquesta y de canto - que hayan sostenido con resultados positivos en la Chigiana un exámen de ingreso con plazas limitadas. Son alumnos oyentes aquellos que entienden solamente asistir a las lecciones; con estos fines deben presentar una instancia y abandonar los derechos de escolaridad.

Los exámenes de ingreso a los cursos tienen lugar en la Academia y son obligatorios también para aquellos que se presentan provistos de becas de estudio brindadas por entidades italianas y extranjeras. Además la Academia Chigiana pone a disposición un cierto número de becas en favor de aquellos alumnos que, habiéndolo solicitado, se hayan distinguido particularmente en el exámen de ingreso o en las tres primeras semanas del curso. En colaboración con el Instituto Italo-Latino Americano existen otras becas en favor de los ciudadanos latinoamericanos que hayan aprobado el exámen de ingreso.

Una vista panorámica de la Via Nomentana de Roma, que es visitada constantemente por todos los turistas que llegan a la ciudad.

La nueva vagoneta rontoñe FIAT, es un nuevo adelanto en la fábrica automotriz de Italia, se trata de un modelo muy aceptado por su comodidad y eficacia.

La industria química italiana

ORIGEN Y DESARROLLO

TECNIMONT, asociada de MONTEDISON S. p. A. de Milán - Italia, suministras servicios de ingeniería e instalaciones completas a las industrias químicas y petroquímicas de todo el mundo.

La sociedad se constituyó en Enero de 1973 incorporando a la misma sectores de ingeniería que, dentro del Grupo, eran responsables de la proyectación y construcción de las instalaciones industriales de propiedad del Grupo mismo y del suministro de tecnologías, de servicios de ingeniería y de plantas completas a clientes extranjeros.

Tales actividades internacionales, iniciadas en 1925 en el sector del amoníaco y de los fertilizantes, se extendieron, a partir de 1950, a una vasta gama de productos químicos alcanzando resultados conspicuos. En efecto, entre 1950 y 1975 fueron realizadas en el exterior más de 290 plantas basadas en procesos Montedison, para la mayoría de las cuales el Grupo suministró la proyectación completa, la maquinaria y servicios de montaje y puesta en marcha.

La gama de los productos obtenidos en tales plantas incluye fertilizantes, productos químicos orgánicos e inorgánicos, intermedios petroquímicos, polímeros, resinas, fibras, productos químicos para la agricultura, pesticidas, pigmentos, colorantes, pinturas, etc.

TECNIMONT emplea a más de 1.100 personas; en los comienzos de 1973 ocupaba a 730

TECNIMONT trabaja para Sociedades, divisiones de producción y centros de investigación del Grupo Montedison, como también para terceros.

Los trabajos encomendados por el Grupo implican la total responsabilidad en la proyectación y construcción de plantas completas y una vasta gama de servicios y asesoramiento e ingeniería para el desarrollo de procesos, el perfeccionamiento de equipos, la planificación y evaluación de nuevos proyectos, etc.

TECNIMONT coordina y supervisa además tareas confiadas por el Grupo Montedison a otras sociedades de ingeniería o de montaje y abastece también a clientes que no integran el Grupo, de todo tipo de servicios necesarios para el estudio y la realización de instalaciones, incluyendo la asistencia en la financiación internacional, el adiestramiento de personal, la adquisición o suministro de maquinaria, la dirección de los montajes y la asistencia en la conducción de plantas.

Para el suministro de servicios relacionados con actividades de conducción y mantención de plantas y comercialización de productos, TECNIMONT recurre al respaldo de la experiencia y capacidad del Grupo Montedison.

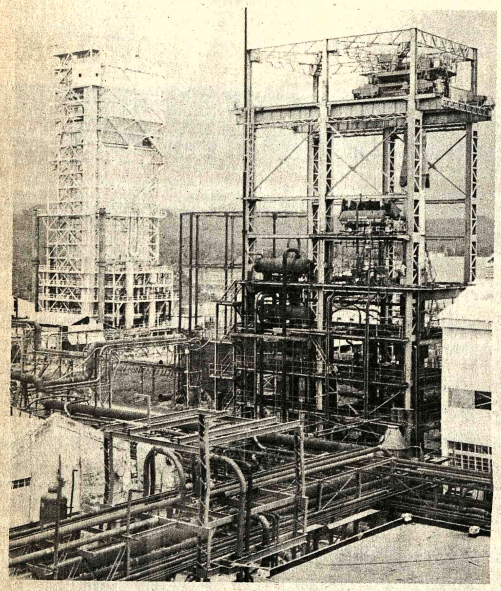
La sociedad está en condiciones de proyectar y construir plantas completas y complejos petroquímicos integrados, empleando procesos desarrollados por Montedison o cedidos en licencia por otras sociedades y, además, de ejecutar trabajos de planeamiento y construcción de infraestructuras de instalaciones para servicios auxiliares, tales como centrales termoeléctricas, equipos de tratamiento de efluentes y protección ambiental, instalaciones para depósito y transporte de materias primas y productos acabados.

El volumen de actividades de TECNIMONT ha aumentado rápidamente. Tiene actualmente en curso contratos con sociedades extranjeras cuyo valor alcanza a más de 600 millones de dólares, mientras que para el Grupo Montedison está proyectando y construyendo plantas cuyo valor de inversión es de aproximadamente 1 billón de dólares.

Los contratos en curso comprenden servicios y equipos para plantas en los siguientes países: Argelia, Bélgica, India, Holanda, España, Turquia, Estados Unidos de América, Unión Soviética.

El volumen de negocios de la Sociedad, que fué de 17 billones de Liras en 1973, 31 billones en 1976, aumentará aún en los próximos años con el completamiento de contratos por trabajos a largo plazo alcanzando en 1977 y 1978 un valor anual de aproximadamente 150 billones (180 millones de dólares) y 210 billones de Liras (250 millones de dólares) respectivamente.

Tecnimont ganó en 1977 junto con la empresa ejecutiva SADE la licitación para la planta de pesticidas a construirse en Oruro



La planta petroquímica construida por TECNIMONT en Namrup, India.

La Villa Taranto

Villa Taranto es uno de los más importantes jardines botánicos de Italia y constituye una de las escalas más interesantes para quienes realizan una excursión por el Lago Maggiore.

Ubicado en la punta de Castagnola, entre Pallanza e Intra, en una zona suavemente ondulada, ofrece una magnífica vista sobre el lago y las montañas y, más allá, sobre las cumbres alpinas del Cantón Ticino el Simplón. Estos admirables jardines se deben a la afición botánica y el amor por la naturaleza del capitán escocés Neil Mc Eacharn, que en 1931 le compró el terreno a la marquesa de Sant'Elia, esposa del maestro de cámara del ex rey VittorioEmanueie III. Objeto de la adquisición fue crear en Italia un jardín "a la inglesa".

Este lugar, llamado *la Crocetta*, le pareció apto por el clima y la naturaleza del paisaje que, si bien con mayor riqueza de matices, recordábale su Escocia natal.

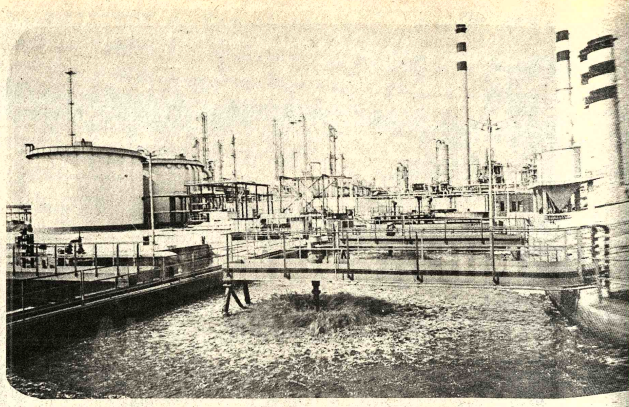
Construida hacia 1880 por el conde d'Orsetti en un estilo vagamente normando, la residencia se le presentó el caballero escocés en condiciones de extremo abandono. La notable experiencia adquirida como floricultor en el castillo de Galloway permitió a Mc Eacharn realizar la gigantesca empresa de transformar radicalmente la apariencia del lugar. La mayor parte de la vegetación existente fue remplazada por especies heterogéneas, traidas de todos los continentes (sobre todo de Asia, considerado el máximo vivero botánico del mundo). Fue necesaria la adaptación de nuevos sistemas de riego para alimentar las plantas distribuidas en jardines colgantes especialmente construidos. La decoración concebida reclamó gruesas moles de granito, colocadas para enmascarar la artificiosa reestructuración del terreno, y se instalaron, asimismo, estanques, piscinas y fuentes. Hubo árduos problemas para hacer prosperar ciertas especies vegetales que requerían un "hábitat" especial o regímenes de lluvias distintos de los habituales en esa zona del septentrión italiano.

Cada uno de los problemas fue resuelto talentosa y sensiblemente hasta conseguir la maravilla que se ofrece a los ojos del visitante actual.

Resultaría difícil detallar la riquísima flora que habita Villa Taranto. La mera enumeración, por otra parte, daría una idea muy pálida del espectáculo que es posible admirar ingresando por la *Calle de las Coníferas*, pasando de la *Fuente de los Querubines* al *Jardín de las Dalias* y recorriendo otros sectores fragancíosos, de multicolor encanto y nombres sugestivamente poéticos.

El patrimonio botánico de Villa Taranto supera las 2.600 especies y las 20.000 unidades de plantas. Tal variedad de vegetación y de riqueza floral confiere a estos jardines un interés que no se agota en una sola visita. El jardín botánico y la villa fueron donados al Estado italiano en 1938.

La administración de los jardines está confiada actualmente al *Ente Giardini Botanici di Villa Taranto "Cap. Neil Mc Eacharn"*, que ha seguido ampliando la superficie cultivada con los más disímiles ejemplares y mantiene un intercambio constante con universidades y centros botánicos de todo el mundo.



Un bloque industrial en Sicilia.

Descubrimientos arqueológic

Rastros prehistóricos en el Trentino

El Trentino se está revelando como una zona de particular interés arqueológico. Ultimamente se descubrió un asentamiento humano prehistórico en Castel Tesino, cerca de Valsugana. Las excavaciones, conducidas por expertos de organismos oficiales de la provincia de Trento, pusieron a la luz un complejo de estructuras superpuestas que corresponderían a una época que va de la edad del bronce (XII a. C.) al período romano (II d. C.). Catorce siglos de historia en un pañuelo de tierra sobre la colina de San Ippolito. Se cree que la zona esconde otro importante número de viviendas, como las que emergieron en esta primera excavación.

Valioso hallazgo

A unos 40 km de Roma, no lejos de la ruta que une Torvaianica con Pratica di Mare, cerca de Pomezia, ha vuelto a ver la luz una estatua de "Minerva combatiente", venerada hace 25 siglos por los antiguos latinos. El hallazgo tuvo lugar a pocos metros del santuario de la ciudad sagrada de Lavinium, fundada por Eneas.

Junto a la "Minerva" se encontraron cincuenta estatuas, casi todas de tamaño natural, en terracota policromada y de finísima factura, y un centenar de estatuillas votivas y ex-votos de toda clase, siempre en terracota, que reproducen partes del cu humano y modelos de templos, así c cerámicas, figulinas de bronce, etc. En este depósito recientemente descu to, las estatuas fueron puestas de ma ordenada, como resguardándolas de un ligro o guardadas en el siglo II a. C. cua cesó la actividad del culto. El desc miento confirma la importancia que Lavinium como centro político y econón en tiempos en que Roma ya era una ciu considerablemente desarrollada. Se es que, después de su restauración, las tatuas puedan ser exhibidas en un mu construido en ese mismo lugar.

Los historiadores antiguos ubicaron en zona el desembarco de Eneas (su tu fue encontrada hace algunos años) y L nium mantuvo su carácter de "ciudad cra" aún después de haber sido some por Roma en la época tardía del Impe

Anclas antiguas

Dos anclas antiguas han sido descubie y recuperadas en las proximidades de pequeña isla de San Andrea, en la reg de Puglia, durante recientes exploración submarinas. Una está formada por un t co de plomo, de más de dos quintales peso, y un metro y medio de longitud, dos brazos (llamados "marre") destina a aferrarse en el fondo del mar. Pert cería, de acuerdo con un examen ini a una nave hundida en el siglo II o III a La otra es de piedra y mucho más a gua.

ADHESION DE

Ferrari Chezzi & Cia

PRODUCTOS

FGC®

UN GRAN SALUDO AL PUEBLO ITALIANO AL CELEBRAR SU ANIVERSARIO CIVICO

SALVIETTI HNOS. Y CIA

La Paz, 2 de junio de 1978.